DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec

Dossier 3216-02-039

Le 30 novembre 2011

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet :	Monsieur Guillaume Thibault
Analystes :	Monsieur François Delaître Monsieur Yves Rochon, biologiste, M. Sc., coordonnateur des projets d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau
Supervision administrative :	Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

En janvier 2005, le ministre des Transports déposait au ministre de l'Environnement une étude d'impact intitulée « *Projet de stabilisation de talus des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours* ». Ce programme, qui touche un total de 36 sites, est présentement rendu à l'étape de l'analyse de l'acceptabilité environnementale dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Le 20 octobre 2011, le talus du site numéro 6 étudié dans le cadre du programme de stabilisation du ministère des Transports (MTQ) a été affecté par un glissement de terrain de type rotationnel. De plus, les études sur le terrain ont montré que les talus amont et aval de ce site présentent des signes évidents de rupture de pente menaçant à court terme l'intégrité de la route 133 qui longe la rivière Richelieu à Saint-Denis-sur-Richelieu. Dans ce contexte, le MTQ désire agir le plus rapidement possible afin de réparer les dommages causés par le glissement de terrain du 20 octobre 2011 et de protéger l'intégrité de la route 133 en amont et en aval de ce glissement dans le but de sécuriser les usagers de la route et les résidants demeurant à proximité.

Dans une lettre datée du 30 novembre 2011, le ministre des Transports a demandé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que les travaux d'urgence prévus à Saint-Denis-sur-Richelieu soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation lui soit délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les travaux prévus consistent essentiellement à mettre en place un contrepoids en enrochement dans le bas des talus ciblés par le projet d'urgence. Cette mesure vise à empêcher le développement d'un autre glissement de terrain impliquant l'ensemble du talus et dont la surface de rupture passerait par la base de celui-ci. La longueur de l'intervention recommandée afin de stabiliser la berge inclue la zone du glissement, évaluée à environ 45 m, ainsi qu'une longueur d'environ 70 mètres de chaque côté de celle-ci. La longueur totale des travaux est donc estimée à 185 mètres.

L'analyse effectuée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec l'ensemble des experts consultés, permet de conclure que les travaux d'urgence proposés sont justifiés et qu'ils sont acceptables sur le plan environnemental. En effet, les mesures d'atténuation prises par l'initiateur concernant les matières en suspension et le fait que les travaux seront réalisés en hiver, ce qui permettra d'éviter la période de dévalaison des juvéniles de chevalier cuivré, font en sorte que les impacts appréhendés sur la qualité de l'eau ainsi que sur la faune et ses habitats sont jugés acceptables.

Considérant qu'il est requis d'agir rapidement afin de réparer les dommages causés par le glissement de terrain du 20 octobre 2011 et de protéger l'intégrité de la route 133 en amont et en aval de ce glissement, il est recommandé que le projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministère des Transports du Québec à cet effet.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail i

Sommaire iii

Liste des figures vii

Liste des annexes vii

Introduction 1

1. Le projet 1

1.1 Description de la catastrophe réelle 1

1.2 Description du projet 5

1.2.1 Programme de stabilisation des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours 5

1.2.2 Les travaux d'urgence de Saint-Denis-sur-Richelieu 5

2. Analyse de la demande 7

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure 7

2.2 Analyse de la solution et ses impacts 7

2.2.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue 7

2.2.2 Qualité de l'eau 7

2.2.3 Qualité de vie des résidants 8

Conclusion 9

Références 10

Annexes 11

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DU GLISSEMENT DE TERRAIN 2

FIGURE 2. PHOTOGRAPHIE DU RÉSULTAT DU GLISSEMENT DE TERRAIN (MTQ, 2011) 3

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 13

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 15

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec (MTQ), de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

En janvier 2005, le ministre des Transports déposait au ministre de l'Environnement une étude d'impact intitulée « *Projet de stabilisation de talus des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours* ». Ce projet, qui constitue en fait un programme décennal touchant 36 sites, est assujetti au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 23) en vertu du paragraphe b de l'article 2 dudit règlement, puisqu'il concerne la réalisation de travaux de creusage et de remblayage dans une rivière visée à l'annexe A du règlement, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5 000 mètres carrés ou plus. À l'heure actuelle, ce projet est rendu à l'étape de l'analyse de l'acceptabilité environnementale dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Alléguant l'urgence de réaliser une partie de son projet afin de réparer des dommages causés par le glissement de terrain survenu le 20 octobre 2011 et de prévenir un éventuel glissement des talus amont et aval du site présentement endommagé, l'initiateur a déposé, le 30 novembre 2011, une demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Description de la catastrophe réelle

Le 20 octobre 2011, un glissement de terrain s'est produit sur la route 133 dans la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu vis-à-vis les numéros civiques 268, 272 et 276 (figure 1). La route 133 est une route nationale qui parcourt la Montérégie en longeant la rive est de la rivière Richelieu entre Sorel-Tracy et la frontière américaine.

Ce glissement a emporté la route 133 jusqu'à la ligne de centre sur une longueur d'environ 45 mètres vers la rivière Richelieu (figure 2). Il s'agit d'un glissement de type rotationnel dont la surface de rupture était assez profonde pour soulever le fond de la rivière. Une partie des débris du glissement est restée à l'intérieur de la cicatrice et s'est avancée dans la rivière sur une distance d'environ 4 à 5 mètres (MTQ, 2011).

Afin de bien comprendre l'origine de ce glissement de terrain, le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ a été dépêché sur place immédiatement après l'évènement. Son expertise a permis d'évaluer l'état de la rupture de pente et d'émettre des recommandations en vue de définir la configuration des travaux de stabilisation.

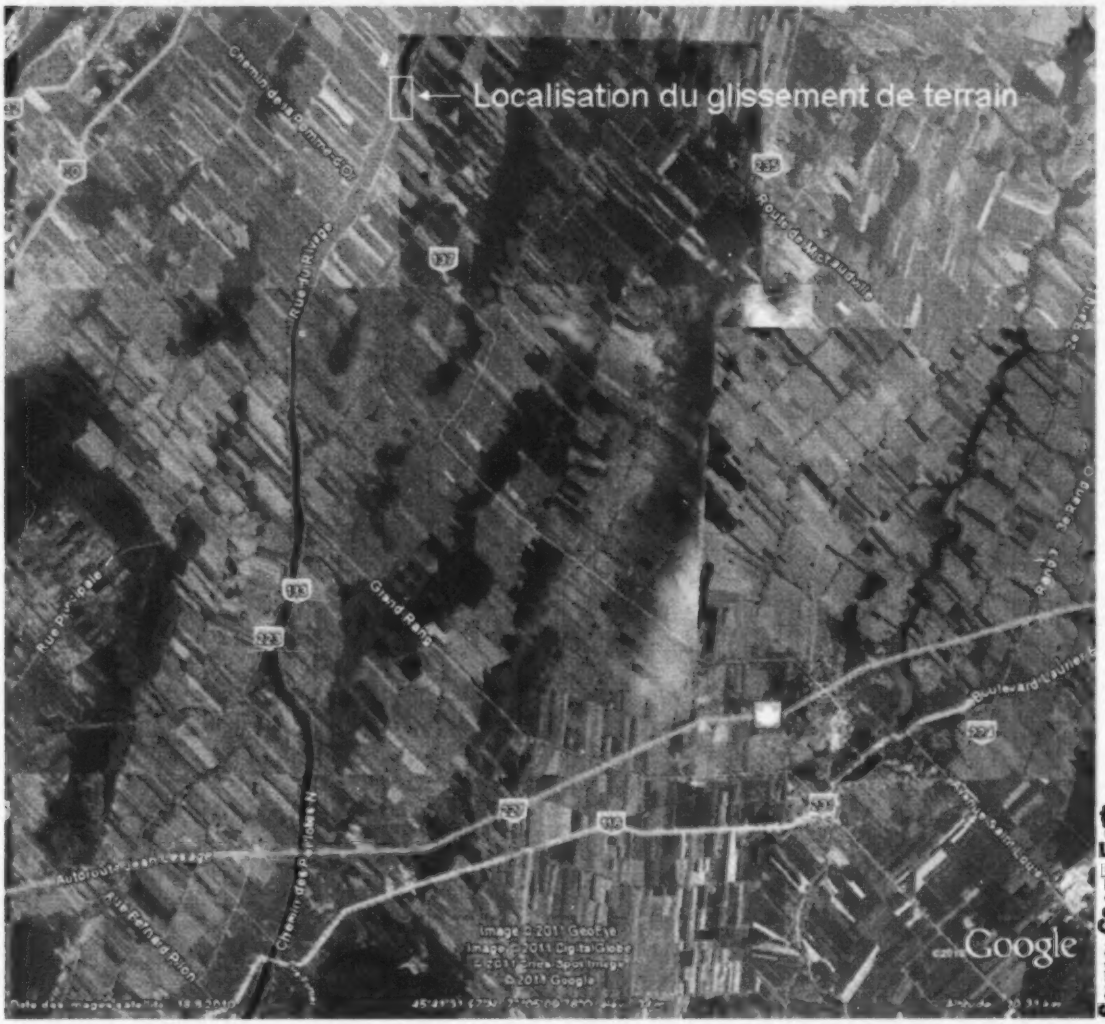

FIGURE 1. LOCALISATION DU GLISSEMENT DE TERRAIN

FIGURE 2. PHOTOGRAPHIE DU RÉSULTAT DU GLISSEMENT DE TERRAIN (MTQ, 2011)

Le talus où s'est produit le glissement a une hauteur de 6.5 mètres et son inclinaison varie de 25 ° à 43 °. Selon les experts du MTQ, un glissement de terrain peut survenir lorsqu'un ensemble de facteurs prédisposants et aggravants atteignent un état critique. Parfois, il est possible de distinguer certains signes qui révèlent l'amorce d'une rupture dans un talus. C'est le cas pour le glissement de terrain à Saint-Denis-sur-Richelieu. En effet, des fissures sont apparues sur la chaussée de la route 133 fraîchement pavée, quelques semaines avant le glissement de terrain. Toujours selon les experts du MTQ, des signes de cette nature indiquent normalement que le talus est à la limite de sa stabilité et une légère modification des pressions d'eau, de l'érosion à sa base ou la mise en place d'une surcharge en sommet de talus peut entraîner sa rupture. Heureusement, dans ce cas-ci, ces signes ont permis au MTQ de prévenir une catastrophe encore plus importante en fermant la route à la circulation peu avant le glissement de terrain.

L'avis du Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ indique que :

> «... les propriétés géotechniques de l'argile, composant toute la hauteur des talus, les pressions d'eau souterraine ascendantes à la base des talus ainsi que la forte inclinaison des pentes sont des facteurs prédisposant ces talus à l'occurrence de glissement de terrain ».

Au début des années 2000, le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ a réalisé un rapport intitulé « *Études des instabilités de talus le long de la route 133 entre Mont-Saint-Hilaire et Sorel* ». Ce rapport mettait en évidence des déformations de la chaussée, révélant des problèmes de stabilité des talus. Ces déformations étaient visibles vis-à-vis les numéros civiques 268, 272 et 276. Cependant, la récente pose d'enrobé, sur cette section de la route 133, a caché ces signes révélateurs jusqu'à ce que des fissures apparaissent de nouveau. De plus, dans ce secteur, la stabilité des talus est aggravée par la présence d'érosion de la rivière. Selon ce qu'ont observé les experts du MTQ lors d'une visite de terrain en octobre 2011, l'érosion a été particulièrement sévère au printemps dernier à la suite de la crue exceptionnelle de la rivière Richelieu. Leur avis conclut que le glissement survenu le 20 octobre 2011 est le résultat de l'ensemble de ces facteurs prédisposants et aggravants.

Le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ a effectué des analyses de stabilité à rebours qui démontrent que la mise en place récente d'enrobé a contribué très faiblement à aggraver la stabilité du talus. Leurs calculs de stabilité montrent que l'ajout des 40 centimètres d'enrobés, en septembre dernier, a fait diminuer le coefficient de sécurité du talus d'à peine 3 %. Selon eux, cette diminution n'était pas suffisante pour déclencher le glissement puisque la rupture est survenue 3 semaines après la pose de l'enrobé. Par contre, selon leurs données, la réserve de stabilité de ce talus était déjà précaire et sa rupture était imminente. Ils concluent que l'augmentation des pressions d'eau souterraine habituellement observées pendant la période automnale a été suffisante pour annihiler la réserve de stabilité restante, et ainsi déclencher le glissement.

D'autre part, les talus qui sont situés de part et d'autre de la section qui a décrochée présentent, sur plusieurs dizaines de mètres, les mêmes facteurs prédisposants, aggravants et révélateurs qui ont été expliqués ci-haut. Leur degré de stabilité est donc critique. Le MTQ recommande donc d'intervenir sur ces secteurs immédiatement afin d'éviter une catastrophe éventuelle.

Depuis les évènements du 20 octobre 2011, la route 133 est complètement fermée à la circulation à Saint-Denis-sur-Richelieu et un périmètre de sécurité a été délimité autour de la zone affaissée. La route 133 est une route nationale qui, selon les informations présentées par le MTQ, a un débit journalier moyen d'environ 2 500 véhicules dans le secteur de Saint-Denis-sur-Richelieu. Le détour que les automobilistes doivent emprunter présentement est estimé à environ 50 km. Celui-ci s'effectue en empruntant la route 137 jusqu'à Saint-Hyacinthe, puis la route 235 jusqu'à Saint-Jude et finalement la route de Michaudville, qui rejoint la route 133 à Saint-Ours. Le MTQ étudie actuellement les possibilités de réduire la distance de ce détour, car les citoyens du secteur montrent déjà des signes d'impatience. Une ligne de distribution d'Hydro-Québec est également affectée par la zone d'effondrement comme le montre clairement la figure 2.

Dans ces circonstances, le MTQ a demandé que les travaux de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, conformément aux dispositions de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

1.2 Description du projet

1.2.1 Programme de stabilisation des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours

Il est important de préciser d'entrée de jeu que le site du glissement de terrain dont il est question dans ce présent rapport fait partie du programme de stabilisation des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours qui a été présenté au MDDEP en 2004 par la direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie du ministère des Transports (MTQ). Ce programme de stabilisation est présentement à l'étape de l'analyse environnementale, suite aux audiences publiques qui ont eu lieu l'hiver dernier. Il concerne des travaux de stabilisation de berges d'une longueur d'environ 1 825 mètres répartis sur 36 sites différents, et est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisqu'il nécessite des travaux de creusage et de remblayage sur une distance de plus de 300 m. Le site dont il est question dans le présent projet d'urgence est identifié comme étant le site numéro 6 de l'étude d'impact déposée par l'initiateur.

L'article 31.6 a également été évoqué en 2006 par le MTQ afin de prévenir une catastrophe liée à un glissement de terrain dans les municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu sur la route 223. Cette route montrait des signes évidents de rupture de pente, menaçant à court terme l'intégrité de la route et la sécurité de ses usagers. Des travaux ont été autorisés en urgence par le décret numéro 648-2006 du 28 juin 2006 et modifiés par le décret numéro 828-2006 du 13 septembre 2006.

1.2.2 Les travaux d'urgence de Saint-Denis-sur-Richelieu

Afin de planifier les travaux nécessaires pour réparer les dommages de la catastrophe survenue à Saint-Denis-sur-Richelieu, le MTQ a effectué des analyses sur le site qui ont permis de déterminer les paramètres mécaniques de l'argile ainsi que les pressions d'eau souterraine mobilisées lors de la rupture du 20 octobre 2011. En utilisant ces paramètres, un contrepoids en empierrement a été dimensionné de façon à assurer la stabilité d'ensemble du talus. La base de l'empierrement se trouve sous l'élévation de la surface de rupture et ses dimensions et les calibres de pierres respectent les recommandations de l'étude hydraulique réalisée par les spécialistes de la Direction des structures du ministère des Transports datée du 27 octobre 2011. La longueur de l'intervention recommandée afin de stabiliser les talus inclut la zone du glissement, évaluée à environ 45 m, ainsi qu'une longueur d'environ 70 mètres de chaque côté de celle-ci. La longueur totale des travaux est donc estimée à 185 mètres.

Pour la section de 45 m qui a décroché, le dimensionnement de l'enrochement a été optimisé par le MTQ afin de minimiser l'empiètement en rivière. En considérant un niveau d'eau de la rivière à 7 mètres d'élévation, cet empiètement est d'environ 3 m. Une couche de terre végétale avec ensemencement pourra être mise en place au-dessus de l'élévation 9.55 m.

En ce qui concerne les travaux à réaliser à titre préventif en amont et en aval du glissement de terrain, l'ajout de poids à la base du talus est également essentiel. Ceci empêchera le développement de glissement impliquant l'ensemble du talus et dont la surface de rupture passerait par la base du talus. En utilisant les paramètres mécaniques déterminés dans leur analyse, le MTQ a dimensionné un contrepoids pour obtenir un gain du coefficient de sécurité de

l'ordre de 30 %. Les calculs qu'ils ont effectués révèlent que, pour les talus en amont et en aval du glissement, les dimensions minimums du contrepoids requis correspondent aux dimensions minimums pour la protection contre l'érosion recommandée dans l'étude hydraulique. Considérant un niveau d'eau de la rivière à l'élévation 7 m, la diminution de la section hydraulique est d'environ 2 m de large. Les calibres de pierre recommandés respectent les recommandations stipulées dans l'étude hydraulique mentionnée plus haut. Au-dessus de ces empierrements, les arbres et la végétation actuelle pourront être laissés en place.

1.2.2.1 Méthode de travail

Les contrepoids seront construits à partir de la base et non en déversant les matériaux à partir du haut du talus. L'entrepreneur doit donc aménager temporairement un accès sécuritaire à la rivière.

Pour accéder et stabiliser les rives de part et d'autre du glissement, le chemin d'accès sera réalisé en passant sur les débris actuellement en place puisque la pente est déjà douce à cet endroit.

Les travaux à la base du talus seront effectués par tranche de 5 mètres de longueur. Pour chaque tranche, la séquence de travail sera la suivante : excavation de la clé, remplissage de la clé avec la pierre dynamitée du calibre spécifié (300-50 mm) et mise en place de la pierre de façon à aménager un chemin d'accès au dessus du niveau d'eau dans la rivière. Ce chemin d'accès sera assez large pour permettre la circulation des camions sur toute la longueur de la zone à stabiliser. Il est donc possible que ce chemin d'accès empiète temporairement dans le cours d'eau par rapport à la structure stabilisatrice finale. Le cas échéant, lorsque ce chemin d'accès aura couvert toute la longueur à protéger, une pelle rétroexcavatrice sera utilisée pour remonter l'enrochement excédentaire sur le talus afin de poursuivre l'installation du contrepoids. La pente de l'enrochement sera ainsi uniformisée. Par la suite, l'enrochement manquant pour compléter la structure sera amené par camion au fur et à mesure en circulant sur la clé et les pierres seront placées à l'aide de l'excavatrice.

En ce qui concerne l'endroit du glissement à proprement dit, une partie des débris de glissement devront être extraits du site avant d'excaver la clé et de placer l'enrochement. Ensuite, la séquence des travaux sera la même que précédemment.

Les matériaux granulaires nécessaires aux travaux proviendront d'une carrière de la Montérégie dont l'exploitation est autorisée par le MDDEP. Environ 200 chargements de camions seront nécessaires pour le transport de ces matériaux. Les routes autorisées au camionnage seront utilisées par l'entrepreneur.

Les travaux devraient avoir une durée d'environ six semaines et être réalisés rapidement après l'obtention des autorisations.

2. ANALYSE DE LA DEMANDE

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure

L'analyse de l'information présentée démontre clairement que le glissement de terrain, de type rotationnel, survenu le 20 octobre 2011 à Saint-Denis-sur-Richelieu est attribuable à l'instabilité du talus de la rivière Richelieu.

De plus, pour les sections aval et amont du glissement, les experts du Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ sont catégoriques sur le fait qu'un glissement de terrain est susceptible de se produire à tout moment à ces endroits. En effet, ces sections montrent les mêmes signes évidents d'instabilité et ceux-ci indiquent que le talus est à la limite de sa stabilité. Une légère modification des pressions d'eau, de l'érosion à sa base ou la mise en place d'une surcharge en sommet de talus peut entraîner sa rupture. Un tel évènement pourrait avoir de graves conséquences, non seulement sur l'infrastructure routière, mais sur les résidences à proximité et les gens qui y habitent. Il est donc primordial qu'une intervention de stabilisation du talus soit réalisée de façon préventive à cet endroit le plus rapidement possible.

Dans ce contexte, il apparaît justifié que le projet de stabilisation du talus de la rivière Richelieu à Saint-Denis-sur-richelieu soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la loi sur la qualité de l'environnement.

2.2 Analyse de la solution et ses impacts

L'analyse environnementale du présent projet a été réalisée en consultation avec le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ), la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie du MDDEP et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

2.2.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue

Selon les échanges tenus avec le CEHQ à propos de l'ingénierie des ouvrages proposés, ceux-ci ont été conçus dans les règles de l'art et devraient assurer la stabilité du talus.

2.2.2 Qualité de l'eau

Une augmentation locale des matières en suspension (MES) et de la turbidité de l'eau pourrait être observée lors des travaux d'excavation de la clé d'enrochement et de mise en place de l'enrochement. Cette augmentation pourrait s'avérer nuisible pour la faune et les habitats aquatiques. Toutefois, le MTQ a pris plusieurs engagements afin de limiter les impacts du projet sur cet enjeu. Premièrement, un rideau de confinement des MES sera installé dans la rivière afin d'éviter la création d'un panache de MES. De plus, à la fin des travaux, un matelas anti érosion sera placé sur les surfaces de terre afin de limiter l'érosion de surface au printemps avant de procéder à une végétalisation. La méthode de travail de l'initiateur fera également en sorte que la machinerie ne circulera en aucun temps dans le lit de la rivière. Finalement, le fait que les travaux seront effectués en hiver, limitera l'apport de MES dans la rivière en raison du sol gelé et de la présence probable d'un couvert de glace sur la rivière.

Par ailleurs, l'initiateur du projet s'est engagé à végétaliser le site des travaux afin de recréer un milieu propice à un écosystème riche en implantant un couvert végétal diversifié. Des discussions sont prévues entre le MDDEP, le MRNF et le MTQ afin d'établir la meilleure stratégie de végétalisation qui permettra d'atteindre cet objectif.

Le MTQ a également précisé que les matériaux de déblais qui n'auront pas été utilisés pour les travaux de végétalisation de l'enrochement allaient être amenés hors chantier par l'entrepreneur selon les lois et règlements en vigueur et selon les exigences du Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec, dans un site autorisé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

2.2.2.1 Habitat du poisson

Compte tenu du fait que la dispersion des MES devrait être restreinte et que les travaux auront lieu en période hivernale, l'impact sur l'habitat du poisson sera de faible envergure. Effectivement, le fait de travailler en hiver permettra d'éviter la période de dévalaison des juvéniles de chevalier cuivré, une espèce menacée. De plus, il est pertinent d'ajouter que les travaux ont comme objectif d'éviter un autre glissement de terrain qui serait susceptible de provoquer des impacts importants sur le poisson et ses habitats.

Néanmoins, étant donné que le projet d'urgence est localisé sur le site d'un secteur faisant partie du programme de stabilisation des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223 entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours, les superficies d'empiètement des travaux seront calculées par le MTQ afin que celles-ci puissent servir lors des discussions avec le MRNF menant à compenser la perte d'habitat du poisson à l'intérieur de ce programme.

Compte tenu des engagements pris par l'initiateur, des mesures d'atténuation prévues et des conditions de réalisation du projet, le MRNF ne s'oppose pas à la réalisation des travaux d'urgence. Le MDDEP, pour sa part, est d'avis que les impacts appréhendés sur la qualité de l'eau et sur la faune et les habitats aquatiques sont acceptables sur le plan environnemental.

2.2.3 Qualité de vie des résidants

L'impact de la réalisation du projet sera d'abord positif pour les propriétaires de résidences situées à proximité des travaux, car la route sera sécurisée, ce qui dissipe le risque que leur propriété soit touchée par un glissement de terrain. L'impact sera également positif pour les utilisateurs de la route 133 dans ce secteur qui pourront, à la fin des travaux, retrouver leur itinéraire habituel et ainsi éviter un détour de près de 50 km lors de leurs déplacements.

La réalisation des travaux risque toutefois de perturber la tranquillité des gens qui habitent le long du parcours qui sera emprunté pour le transport des matériaux. En effet, la réalisation des travaux nécessitera un volume important de matériaux qui devront être acheminés par camions aux sites d'intervention. Il y aura donc assurément une augmentation du trafic lourd sur les routes du secteur et certains quartiers résidentiels s'en trouveront affectés. Par contre, cette augmentation de trafic se fera durant la période hivernale, une saison pendant laquelle on peut s'attendre à ce que les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidants soient moins importants, car les activités extérieures sont habituellement moins fréquentes.

Les travaux d'enrochement, quant à eux, devraient avoir un impact de moindre importance en ce qui concerne la qualité de vie des résidants notamment en raison, encore une fois, de la période de réalisation des travaux, mais aussi parce qu'ils seront effectués en contrebas par rapport aux résidences à proximité.

Compte tenu de l'urgence de la situation et de l'objectif qui est de sécuriser la route et la population touchée, nous sommes d'avis que l'impact potentiel du dérangement sur la population est acceptable.

CONCLUSION

L'analyse de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu a été effectuée par le MDDEP à partir des informations obtenues lors d'une rencontre tenue le 25 novembre 2011 avec le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ et des documents fournis par l'initiateur lors de sa demande de soustraction. Les conclusions de cette analyse sont à l'effet que la présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est justifiée puisque ce projet va permettre de réparer les dommages d'une catastrophe environnementale en plus de corriger une situation qui présente un risque important pour la sécurité des usagers de la route 133. En outre, les mesures d'atténuation mises en place et les engagements pris par l'initiateur rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Richelieu le long de la route 133 sur le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports du Québec afin de réaliser lesdits travaux.

Guillaume Thibault, M,Sc Eau; M.sc. Biologie végétale
Chargé de projets
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement - Travaux d'urgence pour stabilisation de berge de la rivière Richelieu à Saint-Denis-sur-Richelieu – Route 133*, 29 novembre 2011, 5 pages, 2 annexes;

Courriel de M. Ivan Ruscitti, du ministère des Transports du Québec à M. Guillaume Thibault du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, daté du 2 décembre 2011, envoyé à 11 h 03, concernant des informations complémentaires à la demande de soustraction du projet.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- Centre d'expertise hydrique du Québec;
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune – Unité de gestion des ressources naturelles et de la faune de Montréal-Montérégie.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2011-10-20	Glissement de terrain à Saint-Denis-sur-Richelieu.
2011-11-24	Réception de la version préliminaire de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
2011-11-25	Rencontre avec le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du Laboratoire des chaussées du MTQ.
2011-11-28	Consultation intra et interministérielle sur la justification et la nature des travaux.
2011-11-29	Fin de la consultation et réception des commentaires.
2011-11-30	Réception de la demande officielle de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement intégrant les commentaires reçus lors de la consultation.
2011-12-02	Réception des informations complémentaires à la demande de soustraction.